Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 1571 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1110 de 2012

LIBRETA NACIONAL Y REGISTRO DE CONDUCTORES INFRACTORES

ver exposición

LLAMADOS A LICITACIÓN DE OBRAS NACIONALES O BINACIONALES O POR CONVENIOS NACIONALES E INTERNACIONALES DE LA REPÚBLICA

Mantenimiento del pabellón de origen de los buques que intervengan
ver exposición

EXPOSICIÓN DEL SEÑOR PROSECRETARIO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA Y LA UNIDAD DE SEGURIDAD VIAL (UNASEV)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 12 de junio de 2012

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Daniel Caggiani, Presidente y Amin Niffouri, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio César Fernández, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

INVITADOS: Por la Presidencia de la República, señor Prosecretario, doctor Diego Cánepa.

Por la Unidad de Seguridad Vial (UNASEV), doctor Gerardo Barrios, Presidente y señor Pablo Inthamoussu, Secretario General.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Prosecretario de la Presidencia de la República, doctor Diego Cánepa, al señor Presidente de la UNASEV, doctor Gerardo Barrios y al Secretario General, señor Pablo Inthamoussu.

El motivo de la convocatoria es poder informarnos acerca de los acuerdos entre el Congreso de Intendentes y la Presidencia de la República, ya que han venido trabajando de manera bastante aceitada tanto en el acuerdo de la patente única como en una serie de aspectos que hacen a la seguridad vial. A su vez, la intención de esta Comisión es obtener información sobre el proyecto de ley a estudio que da cumplimiento al artículo 54 de la Ley Nº 18.191.

SEÑOR CÁNEPA.- Agradecemos esta invitación para poder expresarnos sobre algunos de los temas planteados en este período con el Congreso de Intendentes y vinculados con temas que sé que son de preocupación de todos los miembros de esta Comisión, como la seguridad vial. Asimismo, quiero saludar a los señores funcionarios porque cada vez que vuelvo a esta Casa me siento muy agradecido con todos ellos y en particular a los taquígrafos, a quienes les agradezco siempre su trabajo.

Voy a brindar algunos elementos de contexto para poder comprender el avance y el alcance de algunos de los acuerdos y el procedimiento que hemos seguido.

Como todos saben, la Unidad Nacional de Seguridad Vial tiene pocos años de vida -no hace cinco años que fue creada -y siempre estuvo en el ámbito de la Presidencia de la República. En este período se ha generado la articulación de las diferentes políticas públicas, que es parte del rol que la Presidencia debe asumir en la transversalidad de sus políticas para poder generar una sinergia positiva en las diferentes iniciativas y unidades que tienen por mandato articular, planificar y definir la política de seguridad vial en el país.

Señalo que la UNASEV y la Presidencia han trabajado en la convergencia de distintas políticas. Como todos saben, el señor Presidente de la República Mujica, desde el comienzo de su gestión, estableció la necesidad de un diálogo directo con el Congreso de Intendentes para jerarquizarlo política e institucionalmente, en el entendido de que son ámbitos de gobierno locales, departamentales, claves para llevar hacia el territorio las políticas públicas nacionales. Eso ha sido un debate que se ha dado en este Parlamento en el período pasado. Fundamentalmente, en el Presupuesto Nacional tuvimos un debate muy largo con respecto a lo que significaba la idea de generar articulaciones en el territorio a través de coordinadores regionales. Esto fue avanzando y en la próxima reunión del Congreso de Intendentes va a haber una decisión de todos los señores Intendentes para votar la creación de regiones a nivel del país, no como una generación de un estamento más a nivel burocrático, sino para tener mayor agilidad, con la posibilidad de coordinar políticas públicas departamentales con políticas públicas nacionales. En definitiva, este es un país donde están representados todos los partidos políticos y el Parlamento también es parte del Poder Legislativo. Más allá del rol que cumple cada uno en el Poder Ejecutivo o en el Parlamento, el objetivo es que las políticas públicas que uno traza puedan llegar a la gente y puedan tener el resultado que uno aspira.

En tal sentido, para nosotros es imprescindible y clave la articulación con los Gobiernos departamentales porque hemos comprobado que la mejor forma de que a la gente le llegue determinado tipo de política es cuando hay una coordinación clara, concreta y permanente entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos departamentales en esa articulación a que hacía mención.

En ese contexto, en octubre de 2010, tuvimos una reunión en Anchorena con los diecinueve señores Intendentes para poder definir una agenda concreta con la Presidencia de la República. Les recuerdo que dentro de la Presidencia está la Oficina de Planeamiento y Presupuesto que, por mandato constitucional, tiene a su cargo la definición de la relación con las Intendencias, vinculada con los aspectos de desarrollo. Como se verá en la Rendición de Cuentas, existen dos mecanismos directos de partidas del Gobierno, por medio de los artículos 214 y 198 de la Constitución de la República. Estas normas establecen el relacionamiento vinculado con las partidas que el Gobierno Central debe enviar a los Gobiernos departamentales. Al mismo tiempo, se atiende lo que se generó en la última reforma constitucional, es decir, los fondos de desarrollo del interior, que son definidos y coordinados a través de la Comisión Sectorial de Descentralización -también con rango constitucional-, creada con la intención de dar claridad y transparencia a los mecanismos de descentralización en nuestro país y a la asignación de recursos. Como todos los miembros de la Comisión saben, se trata de un lugar clave de distribución de los distintos proyectos que presentan las Intendencias, con un mecanismo que

viene de períodos anteriores de gobierno y que se ha ido ajustando con el tiempo, algo muy satisfactorio para las Intendencias y para los Gobiernos departamentales.

Hasta ahora, en esa relación, aparecen la OPP, la UNASEV y la Agencia Uruguaya de Cooperación Internacional, que nosotros también presidimos y que tiene una relación muy importante con el Congreso de Intendentes para generar las capacidades que debemos lograr a nivel de gestión, de modo que haya verdadera ejecutividad y eficiencia en las políticas públicas que llevamos adelante. Uno de los problemas centrales es que muchas veces tenemos avances en el papel; logramos consensos y acuerdos a nivel político, tenemos los votos, avanzamos a nivel legal, pero luego los uruguayos creemos -esta es una percepción personal- que votada la ley está resuelto el problema. Si bien es un avance importante porque la ley genera un marco de actuación, de límites, o induce a determinado tipo de respuesta, hay que implementar la solución. Normalmente, las implementaciones generan muchas veces mayor complejidad porque, no existe el acuerdo suficiente, no están los instrumentos, o no existen las capacidades técnicas o de gestión necesarias, y muchas veces a nivel local se adolece en las Intendencias de capacidades técnicas para poder llevar adelante un proyecto coordinado claramente con un proyecto nacional de desarrollo que debe tener su correlato en la visión de los departamentos. Me parece importante ver cuál es el razonamiento que hemos seguido en conjunto con los señores Intendentes Municipales con relación a este tema.

Quiero aclarar que la necesidad de tener esta visión común fue posible gracias a la visión de los diecinueve Intendentes Municipales de todos los partidos políticos. Ha habido una grandeza política muy importante de parte de todos los Intendentes para poder lograr los avances que hemos obtenido. El más conocido es la patente, pero no es el único y yo diría -quiero que conste en la versión taquigráfica- que ni siquiera es el más importante. Con un esfuerzo enorme del Gobierno todos resolvimos un acuerdo que está costando mucho dinero este año y el próximo, pero era importante, ya que resolvimos las deudas crónicas de las Intendencias con la UTE. Yo sé que este tema no tiene tanta prensa en la opinión pública, no sale en la tapa de los diarios y nadie lo habla, pero los señores parlamentarios, muchos del interior que están aquí presentes, saben lo que implica en muchos departamentos el relacionamiento con la UTE, el pago del alumbrado público y conocen la cantidad de problemas que ha habido.

En el Gobierno de 2005 2010 del doctor Tabaré Vázquez hubo por primera vez un subsidio del 30% sobre lo medido al alumbrado público. En tres años estamos duplicándolo al 60% y, al mismo tiempo, estamos generando una situación particular de resolución de las deudas históricas de las Intendencias, algunas que llevan una década o dos. Estamos hablando de Intendencias que pasaron por distintos Partidos, porque esto no es una responsabilidad de un Partido ni de un Intendente. Había departamentos que llevaban veinte o treinta años sin poder pagarle a la UTE por distintas situaciones.

En ese contexto tenemos Anchorena I, que se vincula con la resolución del tema residuos -que no es el asunto de esta reunión-, a nivel nacional, el ingreso de los funcionarios municipales al FONASA y el aporte extra que hacen las Intendencias al BPS, que está relacionado, porque las Intendencias, como saben los señores legisladores, hacen un aporte mayor que el resto de los entes públicos. También estamos trabajando fuertemente en lo que tiene que ver con la coordinación del ordenamiento territorial, viendo y mejorando algunos aspectos vinculados a este tema.

Estamos trabajando en el Sistema Nacional de Emergencias, creando los Centros Coordinadores de Emergencia Departamental que han funcionado muy bien, lo que hemos visto en emergencias nacionales. El Intendente es el Presidente de cada centro local, de cada centro coordinador departamental, y coordina con el Sistema Nacional de Emergencias y con el Congreso de Intendentes.

En ese marco es que nosotros planteamos la patente única, pero no solo eso. El Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares va a permitir y está permitiendo la coordinación y la complementación de muchos temas, entre ellos el proyecto de ley que ha llegado desde el Poder Ejecutivo. El punto central es que nosotros estamos implementando dos cosas que eran casi imposibles de lograr. Ustedes saben que Uruguay era y sigue siendo uno de los países con menor prevalencia de cobro de multas en toda América Latina con respecto al tránsito. Esto significa que la relación entre la cantidad de multas que se ponen y las que se cobran, es una de las más bajas, excepto en Montevideo. Hasta que nació el SUCIVE, aunque hubiera convenios entre Intendencias, era muy difícil que una Intendencia pudiera cobrar la multa que le pusieran a un auto en otro departamento. El Intendente Marne Osorio nos contaba que en la frontera era imposible cobrarlas debido a la cantidad de gente que pasaba por allí. Los Inspectores Municipales no ponían multas porque era imposible

cobrarlas, y tener una multa pero no el castigo relativo genera una impunidad en la seguridad vial. El SUCIVE está permitiendo, instalando un sistema que ya está pronto técnicamente, acordar y lograr a partir del informe de cada Intendencia cruzar y centralizar la información, y en la emisión de la factura única de patentes va a estar apareciendo la multa de cada departamento. Uno va a pagar y el SUCIVE se lo va a dar al departamento donde se generó esa multa, lo que va a redundar en un aumento de ingreso para las Intendencias y una mayor seguridad vial porque va a haber un castigo claro, y por lo tanto una pérdida total de la impunidad que ha existido hasta ahora

Asimismo, estuvimos dialogando con los Intendentes en la necesidad de dar un paso adelante, de poder avanzar en algo que no es nuevo, que la Unidad Nacional de Seguridad Vial ha planteado desde que nació, hace casi cinco años. Se trata de la necesidad de que el país tenga un único permiso de conducir -yo siempre digo libreta de conducir pero me han explicado que tengo que decir permiso de conducir único nacional; la explicación la dará el señor Presidente de la UNASEV-, lo que es clave para la seguridad vial. Esto se debe a las dimensiones de nuestro país y al incremento enorme que ha tenido el parque automotor, inclusive el de camiones y de motos. En los últimos cuatro años se ha vendido un promedio de cien mil motos por año. Quiero que veamos la dimensión que tiene esto en nuestro país. Estamos hablando de un aumento de 45.000 a 50.000 vehículos por año en los últimos cinco años; es un crecimiento exponencial del parque automotor que se nota en todo el país. Por tanto, existe la necesidad de crear el Permiso Único Nacional de Conducir. Sin duda, este es un tema departamental, por lo que debe haber un acuerdo entre los Intendentes para llevarlo a cabo. En ese sentido, mantuvimos un diálogo muy claro y llevamos a cabo un trabajo junto al Presidente de la UNASEV, doctor Gerardo Barrios y el Secretario General, señor Pablo Inthamoussu, que han coordinado permanentemente todo lo referente a este tema. En realidad, hemos logrado una convergencia en la Presidencia, ya que hay distintas agencias transversales que convergen en una visión y una política única.

El Presidente y el Secretario de la UNASEV vienen trabajado con los Directores de Tránsito de todas las Intendencias desde hace varios años. Por tanto, este tema no comienza a analizarse hoy; primero se generó el ámbito para poder coordinar y definir criterios únicos en cuanto a las exigencias que se establecen para conducir y tener en cuenta las distintas características existentes a fin de avanzar hacia esos criterios.

En ese sentido y visto lo dramáticos que son los siniestros de tránsito en nuestro país -aclaro que he tenido que aprender a no decir accidentes de tránsito, porque son siniestros de tránsito- los diecinueve Intendentes del país acordaron con nosotros un cronograma de trabajo, porque están las condiciones dadas para poder avanzar hacia un permiso único de conducir a nivel nacional a partir del 1º de enero de 2013.

Nosotros nos fijamos una hoja de ruta, y ese es el objetivo; por supuesto, si no se logra, seguiremos trabajando, pero en determinado momento podremos hacerlo. ¿Por qué se generó esta posibilidad? Porque hay un trabajo previo y una base que nos permite ver y pensar, con mucha esperanza y seguridad, que se va a cumplir este cronograma y el formato de hoja de ruta -que trasmitiré a los señores legisladores-, que refleja lo que hemos acordado y conversado con los señores Intendentes.

En primer lugar, vamos a crear un Sistema Nacional de Conductores -SINACON-, que estará conformado por una equis cantidad de delegados del Congreso de Intendentes -tres o cinco; todavía lo estamos discutiendo con el Congreso-, uno de la UNASEV, uno o dos de la OPP -como delegado de la Presidencia de la República- y cinco provenientes de distintos organismos vinculados a este tema. En realidad, estamos incorporando un organismo en el que vamos a crear las condiciones y los acuerdos, los cuales serán refrendados por el Congreso de Intendentes. En este sentido, quiero aclarar que todos los acuerdos serán definidos por el Congreso de Intendentes, ya que estamos hablando de un tema de materia departamental y no nacional. Por lo tanto, aquí no hay ninguna imposición; por el contrario, el Congreso le solicitó a la Presidencia que trabajara a fin de proponer una solución a este problema. Cabe destacar que teniendo en cuenta la capacidad de articulación, de visión y la transversalidad de sus políticas, desde la Presidencia pueden generarse propuestas que pueden tener un consenso político mayor y un sustento técnico que les dé viabilidad. Digo esto porque a veces se logran consensos pero no se tiene viabilidad técnica, que es uno de los grandes problemas que tenemos. Entonces, de esta manera no defraudaremos el acuerdo político, lo que también generará consecuencias políticas hacia el futuro.

Por lo tanto, nos parece importante que cada paso que se dé tenga sustento y que se genere la capacidad para darle continuidad y previsibilidad a la política que estamos desarrollando. En ese sentido, la hoja de ruta que ha presentado la UNASEV es muy importante.

¿Qué es lo que vamos a lograr con esto? En realidad, estamos creando el Registro Único de Conductores, con lo cual no cuenta Uruguay, lo que parece increíble teniendo en cuenta el tamaño de nuestro país. Por lo tanto, actualmente una persona puede generar todas las faltas de tránsito que se le ocurran en un departamento, motivo por el cual se le puede retirar la libreta, e ir a sacarla nuevamente en otro departamento, porque allí no tienen por qué conocer la conducta de ese conductor, a no ser que estemos hablando de una persona que cometió algún delito de tránsito, ya sea culposo o doloso, y está siendo procesada. Pero esos casos son extremos; en este caso, estamos hablando de alguien que acumula faltas de tránsito, por lo que se puede pensar que se está frente a un conductor temerario porque en forma permanente incumple las reglas. Entonces, como dije, actualmente una persona así actualmente podría sacar libretas en cualquier departamento y sin ningún tipo de problema. Pero con el registro único de conductores esto no pasará. Cabe agregar que es posible contar con un registro de esta naturaleza porque tenemos el SUCIVE, ya que si no fuera así no contaríamos con la informática necesaria y la red que tenemos para poder concentrar todos esos datos. Por tanto, esta es la razón por la cual esto se está implementando ahora y no antes. En realidad, primero se tuvo que armar la infraestructura tecnológica para lograr estos acuerdos, y que se cumplieran.

El Registro Nacional estará conectado con el SINATRAN; en ese sentido, habrá una prueba teórica en la Web, un pre- test para todos los ciudadanos, a fin de que todos sepan de qué se trata y puedan practicar todas las veces que lo consideren necesario. Asimismo, habrá un trámite y un formato único para todo el país; también habrá un único examen de aptitud psico- física para el país, lo cual es muy importante, ya que habrá una unificación de criterios. Esto está planteado en la hoja de ruta en la que se está trabajando. También habrá una unificación de la formación, un gabinete nacional psico- físico y auditorías externas para controlar el cumplimiento de estas pruebas y la aplicación de criterios.

Asimismo, se contará con un manual único nacional para pruebas teóricas para la obtención del permiso de conducir nacional y habrá una prueba teórica única, tal como ocurre en los países más avanzados en seguridad vial del mundo. Estamos hablando de que en todas las Intendencias se realizará la misma prueba teórica y práctica, ya que será única para todo el país, y que va a estar certificada por la UNASEV. Por tanto, se utilizarán los mismos criterios en todo el país.

Otro aspecto a destacar es que habrá una prueba teórica para conductores ya habilitados. En realidad, cada cierto tiempo, cuando deba renovarse el permiso, debe realizarse una prueba teórica. Esto puede sonar incómodo para muchos de nosotros, ya que vamos a tener que demostrar cada vez que renovemos el permiso que seguimos estando al tanto de los cambios que se hayan producido. Esto es importante porque las regulaciones de tránsito pueden cambiar y los conductores deben estar al tanto de todo eso, ya que conducir un vehículo implica una gran responsabilidad.

En este sentido, estamos trabajando en la formación de examinadores. Estamos entrenando y capacitando a formadores y examinadores al mismo nivel en todos los departamentos, ya que si bien el papel puede decir que todos los ciudadanos van a realizar la misma prueba, se debe contar con el capital humano adecuado para que eso pueda ser llevado adelante. Asimismo, se está trabajando en pistas con circuito cerrado.

Por otro lado, luego de que se implante el Registro Único Nacional, el trámite único, el formato único y los manuales únicos para realizar las pruebas teórica y práctica a principios de 2013 -no olvidemos que se debe evaluar su funcionamiento durante los primeros seis meses- en el primer semestre de ese año se trabajará en la implantación del permiso de conducir por puntos, lo cual implicará otros cambios y pasos. Se preguntará por qué no se implementa todo desde el primer día, y la respuesta es que hay que implantar el sistema, hay que desarrollarlo y chequearlo ya que, seguramente, haya que corregir alguno de los planteos. Entonces, luego de todo esto, se pondrá en práctica un sistema por puntos, lo cual ha sido acordado por todos los Intendentes. Obviamente, se trata de un sistema en el que se establece una unificación de criterios con respecto a las faltas y al valor que tienen para todo el país. Por lo tanto, cada falta significará un demérito, por lo que se sacará al conductor un cuarto de punto, medio punto o un punto, dependiendo del formato que se ponga en práctica -hay muchos en todo el mundo-, y luego de que se baje hasta determinado puntaje se deberá entrenar nuevamente para volver a retirar el permiso. Por supuesto, si una persona es reincidente puede llegar a perder el permiso de conducir por un tiempo, ya sea seis meses o un año, y en los casos más extremos puede perderlo para el resto de su vida. También se implementarán sanciones más duras para las personas que conduzcan sin permiso de conducir o hayan sido sancionadas de por vida, lo cual sería una situación extrema, ya que seguramente haya cometido una negligencia extrema en un siniestro de tránsito para haber merecido esa sanción anterior. Como he dicho, se está trabajando en la graduación de todos estos

aspectos, y su discusión se dará -no olvidemos que hay que acordar criterios- en el primer semestre del año 2013, luego de que se ponga en práctica el sistema.

Lo concreto es que a partir del 1º de enero de 2013 se pondrá en práctica en todo el país el Permiso Único de Conductores; obviamente, habrá un período de chequeo y prueba durante el primer cuatrimestre del año. Tenemos pensado, junto a los Intendentes, analizar cómo está funcionando el sistema, e ir trabajando durante este año y el primer semestre del siguiente a fin de que a mediados de 2013 comience a regir el Permiso de Conducir Único con puntos, a fin de generar un sistema. En ese sentido, quisiera decir -se lo pueden preguntar al doctor Gerardo Barrios- que hay incontable evidencia científica en todo el mundo de lo que ayuda a la seguridad vial generar criterios, registros y test únicos a nivel nacional, como así también la misma responsabilidad, ya sea que vivamos en Artigas o en Montevideo. Aunque el tráfico sea distinto en los diferentes departamentos, todos recorremos el país, por lo que todos debemos tener la misma responsabilidad y capacidad para conducir un vehículo.

Asimismo, está comprobado que el sistema por puntos o -deméritos va generando en la persona una conciencia de la acumulación de faltas o accidentes y esto genera una responsabilidad directa; se apela a la responsabilidad directa individual del conductor. Para esto nos basamos en la evidencia que ha habido en Europa y en muchos Estados de Estados Unidos, donde se ha generado una conciencia mucho mayor de lo que significa el cumplimiento de este tema.

SEÑOR SARAVIA.- La UNASEV está compuesta por tres miembros. ¿Hay alguna razón especial por la que los otros miembros no concurrieron?

SEÑOR BARRIOS.- Una de las personas no está en el país y la otra está engripada.

SEÑOR NIFFOURI.- Es importante tener un Registro Único de Conductores.

Por otro lado, ante el aumento del parque vehicular, quisiera saber si también se está trabajando en lo que refiere al control de los automóviles que transitan por el país. Sabemos que aquí, en Montevideo, se hacen los controles vehiculares, pero en el resto del país eso no existe y sería bueno que también se manejara dentro de este paquete.

SEÑOR CÁNEPA.- La pregunta no solo es pertinente, sino que es parte de la información que debíamos dar.

Si bien la gran mayoría de los accidentes de tránsito son por impericia, negligencia o por la existencia de una relación de alcohol en sangre superior a la permitida en el conductor, hay un porcentaje vinculado a la situación mecánica de los automóviles. Como bien dijo el Diputado, solamente Montevideo tiene instalado un sistema de autotest desde hace muchos años. En la ley que votó el Parlamento relativa a la patente única a nivel nacional, cuando se creó el Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares, se prevé la exoneración del pago de patente a los automóviles que sean de 1975 o antes, pero para ello deben demostrar que están en condiciones aptas para circular. Nosotros hemos dado un año de plazo a las Intendencias, porque para comprobar eso tiene que haber autotest en cada departamento. La UNASEV está negociando con los Intendentes, porque ha presentado un plan, inclusive, con algunos mecanismos móviles, para hacer este chequeo. Hemos puesto un plazo hasta mitad del próximo año, aunque seguramente se extenderá hasta fin de año porque hay muchas Intendencias que tienen claramente problemas logísticos para instalar lo necesario. Además, en algunos departamentos hay un tema cultural, y voy a hacer una digresión. Todos acá somos actores políticos. Cuanto más cerca están las elecciones, es mucho más difícil hacer cosas que generan cierto tipo de incomodidad en los ciudadanos, aunque sean necesarias. Y si bien los Intendentes de todos los partidos están convencidos de que esto es muy necesario, cada día que pasa estamos más cerca de las elecciones y tienen menos intención de generar la situación incómoda de decir a los conductores: "Usted no va a circular más si no pasa por el autotest, aunque sea gratuito", que en muchos casos no lo va a ser. Con los Intendentes estamos elaborando un plan vinculado a este tema y, fundamentalmente, al cumplimiento de la ley de Patente Única, pero todo converge en la misma política.

Por lo tanto, la preocupación del señor Diputado Niffouri es uno de los temas centrales de estos seis meses con las Intendencias, algunas de las cuales nos piden ayuda económica para realizar esos planes piloto. Eso

conlleva una cantidad de negociaciones y de acuerdos porque no se puede dar distinto tratamiento a las diferentes Intendencias; hay que ver las dimensiones del parque automotor.

Uno de los temas que vamos a encarar en el próximo semestre con la UNASEV, por pedido del Congreso de Intendentes, es el relativo a las motos en el interior de la República, no solo por las picadas, que es un problema de seguridad vial, sino porque hay un enorme problema con respecto al ruido en la noche. En muchas ciudades y pueblos del interior del país hay mucha molestia con respecto al incremento del parque de motos. No es fácil encontrar una solución. No se puede prohibir la circulación, aunque sí el uso de determinado tipo de escape que no supere los límites de ruido permitidos, y buscar la forma de controlar. Este parece un tema muy menor, que no parece de la alta política, pero es de los que definen los vecinos y las vecinas y que hay que abocarse a resolver.

SEÑOR BARRIOS.- Ustedes son conscientes de la realidad que se vive en cuanto al -tránsito. Esta es - una instancia, para nosotros por lo menos, histórica, porque es la primera vez en este país, desde 1905, cuando llegó el primer automóvil, hasta el día de hoy, que el Congreso de Intendentes por unanimidad avanza en este sentido y va mucho más allá de "un país, una patente única" a "un país, una seguridad vial única". Este es un tema central. Hemos desarrollado acciones en todo el país tendientes a eso y hoy se cristaliza en una posición de trabajo conjunto, unánime, del Congreso de Intendentes en avanzar en esta propuesta.

En el tema tránsito todo es muy complejo y cabe hacer la autocrítica del tratamiento que se le dio en años anteriores, cuando se pensaba que era algo que se solucionaba fácilmente con alguna medida. Sin embargo, descubrimos un mundo bastante más profundo y estudiado a través de la experiencia internacional de cuáles son las medidas que tienen más impacto para bajar la cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito. Cuando uno ve qué es lo que ha pasado en el mundo, va a conferencias y a eventos internacionales y trae invitados extranjeros, se da cuenta, por ejemplo, de que sin un Registro Único de Conductores no hay ninguna estrategia eficaz. Ninguno de los países europeos, que tienen una tasa de 6 muertos cada 100.000 habitantes -nosotros estamos cuatro veces por encima de esa tasa-, solucionó el problema de la seguridad vial sin tener un registro único de conductores, de vehículos y de infracciones.

Entonces, incorporar esta estrategia es la llave para empezar a avanzar en este tema y obtener resultados. De nada vale que tratemos de actuar y de aplicar la ley, si no hay un registro que controle. La Unidad Nacional de Seguridad Vial, junto a la AGESIC y al Ministerio del Interior, ya tiene el sistema de información nacional de tránsito en tiempo real. Hoy sabemos lo que pasó ayer en todos los lugares del país con respecto a la siniestralidad vial. Incorporar el Registro de Conductores es fundamental, y ya tenemos pronto el Registro de Infracciones por Espirometría. De tal forma que si hoy, en Montevideo, detienen a alguien con espirometría positiva, en Artigas, Salto y Paysandú ya van a estar enterados. Para esto es importante que cada Inspector y Agente de Tránsito cuente con un equipo que, solo ingresando la cédula de identidad, proporcione la historia clínica -como la llamamos- de los conductores. Tan importante como tener el Registro de Conductores es tener la historia clínica. Esto es como una enfermedad y debemos contar con la historia clínica de los conductores. Si me detienen, se puede recurrir a mi historia clínica con las infracciones que he tenido.

Eso nos pone en la antesala de avanzar en aspectos de diversa orientación, como la Inspección Técnica Vehicular que, ¡vaya si es un tema complejo! Esto se planteó hace muchos años, ya que en la ley de 1994 se hablaba de Registro Único y de otro montón de aspectos sobre los cuales el país no pudo avanzar por diversos motivos. Hoy estamos en otra condición.

La Inspección Técnica Vehicular no va a ser solo para automóviles sino también para motos. Para ello estamos trabajando con todas las empresas y hay propuestas que discutiremos en el marco del Congreso de Intendentes.

Todo lo que tiene que ver con el desarrollo de otras estrategias que van a venir, y no me cabe la menor duda de que esto es como cuando uno empieza a caminar: después que da el primer paso, vienen los otros; tropezaremos, nos caeremos, pero tendremos que levantarnos y seguir caminando. El permiso por puntos es otra herramienta que va de la mano, aunque no es la panacea que haya solucionado la seguridad vial en el mundo. No; es un componente más y muy importante. El solo anuncio del permiso por puntos hizo descender en un 10% la siniestralidad en los países europeos. Francia estuvo cuatro años y España dos años anunciando el advenimiento del permiso por puntos. Muchos países que se apuraron a establecerlo, fracasaron, y fue una

mala señal. Por eso esto requiere de una preparación adecuada para que cuando lo pongamos en funcionamiento sea realmente útil. Su utilidad está demostrada en los trabajos publicados y en las experiencias en los países europeos, en los que solo el anuncio de los permisos por puntos disminuyó en un 10% la siniestralidad.

Reitero que el permiso por puntos es un complemento de las otras acciones. El permiso por puntos sin el registro único es absurdo. Es más: recuerdo que hace algunos años tuvimos que ir a frenar y a atajar algunas iniciativas de permisos por puntos que querían establecerse en forma parcial en algún departamento con la sana intención de corregir algo, pero eso iba a entorpecer mucho más la situación.

¿Por qué decimos permiso y no licencia? Porque tenemos que dar un mensaje a nuestra población. Así como no son accidentes sino siniestros de tránsito, no es licencia sino permiso. Uruguay introdujo el término en el mundo. Hoy muchos países hablan de siniestro de tránsito, y no es un tema menor porque la definición no es al azar: en esto nada sucede al azar. Los buenos o malos resultados son consecuencia de las acciones que desarrollemos.

Muchas veces se habla del aumento del parque automotor, y el mayor incremento del parque automotor en este planeta lo tienen los países de la Unión Europea; mucho más que en Uruguay. El tema no es solo el aumento del parque automotor, sino cómo desarrollamos las políticas de Estado en la materia. En la medida que las políticas de seguridad vial se desarrollan basadas en la evidencia, y son eficaces, se obtienen resultados. Claro, los problemas de Europa son otros. En las autopistas europeas se producen cuatro veces más muertos que en las ciudades. O sea que las estrategias europeas no son extrapolables a nuestro país. Tenemos que dar muchos pasos previos, que son los que ellos dieron durante veinte años. El aumento del parque automotor hay que gestionarlo a través de esta estrategia del Congreso de Intendentes.

Como decíamos, nada sucede al azar, y en términos de diálogo y de convencimiento hacia nuestra población, esto no es obra del designio divino. Lo mismo ocurre con la licencia. El tránsito no puede ser analizado hoy con los conceptos de hace veinte o treinta años; tenemos que actualizarlos. No es una licencia; es un permiso que me da la población para circular en las vías públicas. Eso ya introduce un concepto diferente. El principal impacto del permiso por puntos no es la pérdida de puntos. El principal impacto es que le doy al conductor los puntos para que él administre su comportamiento en el tránsito. Cambia la percepción del problema: el Estado es el controlador y el conductor es el administrador de sus puntos. Es un régimen punitivo más, pero es el único en que el conductor administra sus puntos.

Eso nos lleva a la readecuación de las estrategias en términos de lo que hemos hecho y estamos haciendo con la pérdida del permiso de conducir. Supongamos que un gurí de dieciocho años sale el fin de semana, toma alcohol y le sacan el permiso de conducir por espirometría positiva. A los seis meses se lo devuelven, pero vuelve a salir, vuelve a tomar alcohol y, ante una espirometría positiva, pierde por el resto de su vida la capacidad de conducir. Eso es perder la historia clínica y la posibilidad del seguimiento del conductor. De alguna forma, tenemos que evaluar por qué se consume alcohol y se conduce, pese a que se conoce el riesgo de hacerlo. Cuando estamos en condiciones de rehabilitar al conductor, no es lógico que una persona pierda en forma definitiva la posibilidad de conducir; en algunos casos, sí lo es, pero en otros, no. Hay que estudiarlo a través del Gabinete Nacional Psicotécnico, compuesto por todos los gabinetes del país unidos bajo esta misma estrategia del Congreso de Intendentes, que nombra un comité nacional psicofísico para que resuelva estos casos.

Esta estrategia viene siendo analizada con todos los Intendentes desde 2008. Hace poco nos reunimos con el Intendente de Treinta y Tres, Sánchez, quien venía muy preocupado porque quería adquirir radares para el control de la velocidad. Nosotros le dijimos -y también se lo decíamos ayer al Intendente de Soriano -que para un problema común, tenía que haber una estrategia nacional que indefectiblemente pasa por el Congreso de Intendentes. No compremos un radar para Treinta y Tres; compremos cuatrocientos radares, si fuera necesario, a través de la vía del Congreso de Intendentes; incorporemos tecnología de control y de fiscalización a través del Congreso de Intendentes; establezcamos con el Congreso de Intendentes una política de autoridad adecuada, adaptada a la realidad que cada Intendente tiene en su departamento. Lo decía el Prosecretario. En el interior es muy difícil que un Inspector Municipal salga a las cuatro de la mañana de un domingo a controlar el tránsito a la salida de los locales bailables. ¿A quién se le ocurre mandar a un Inspector Municipal a exponerse a un riesgo de agresión, como el que se vive en todos los departamentos? Es necesario establecer una política de autoridad, de común acuerdo y en forma unánime, por el Congreso de

Intendentes y los sectores políticos, que permita efectivamente aplicar la ley. Es totalmente absurdo -y si alguien tiene una posición diferente que me convenza de lo contrario- que Policía Caminera no pueda ingresar a las ciudades a colaborar con el personal de inspección departamental en el control del tránsito. Por eso la política de autoridad también es un elemento fundamental.

También sería bueno incorporar tecnología como, por ejemplo, los sonómetros o decivelímetros, a través de la estrategia del Congreso de Intendentes. Ese es el elemento que más tenemos que profundizar desde el punto de vista político y partidario a través de esta Casa, porque esa estrategia es la que nos va a permitir avanzar en estos temas. Si el Congreso de Intendentes une esfuerzos con la Unidad Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se va a avanzar mucho más rápido en encontrar soluciones a los problemas de infraestructura vial que lo que hoy estamos haciendo en ese sentido.

Insisto con lo que se ha planteado. En esto todos los sectores tienen un rol fundamental porque se trata de una estrategia de elaboración de una política de Estado, que hemos impulsado y desarrollado junto a la Presidencia de la República, basados inclusive, en el mensaje del Presidente Mujica en el sentido de que esto es una guerra y tenemos que enfrentarla de manera inteligente y unificada. Ayer, desde la hora 18 hasta las 24 estuvimos en la ciudad de Mercedes, departamento de Soriano y mantuvimos una extensa reunión de dos horas con el Intendente. Se trata de un departamento en el cual el casco es obligatorio hasta los 18 años, es decir que no se controla el uso del casco en mayores de esa edad. Realizamos un análisis de la realidad y llegamos a acuerdos importantes con convencimiento de la aplicación de la ley. También estuvimos en una reunión en la Junta Departamental en la cual predominó el criterio de salvar la vida de los uruguayos por encima del color político, las fronteras y la jurisdicción.

Ese es el camino que se construye en el marco de esta estrategia del Congreso de Intendentes y por eso es un elemento fundamental que hay que profundizar.

SEÑOR SARAVIA.- Estos temas son difíciles de solucionar, aunque ya se han superado algunos asuntos. Por ejemplo, la Suprema Corte de Justicia saldó un problema muy importante que existía en mi departamento en el cual no se usaba el casco, y ahora hay que aplicar la ley de orden público.

Hasta ahora todos los elementos que se agregan para mejorar las condiciones del tránsito están referidos a los conductores o a los vehículos en la medida en que tienen que estar en condiciones para circular. Si bien es cierto que la libreta por puntos cambia la perspectiva y quien la tiene debe ser un administrador de esa libreta, yo encuentro que se enfoca todo sobre el conductor y no sobre otras condiciones o variables que también hay que atender. Por ejemplo, el aumento del parque automotor ha dejado en muy malas condiciones los lugares de circulación. Hoy en día no tenemos suficientes calles o carreteras en condiciones como para soportar el tránsito existente.

En cuanto al consumo de alcohol, debo decir que estoy de acuerdo en todo. Lo que no me queda claro es a qué equivale el 0,3% que está permitido. La gente se confunde y no sabe si equivale a una copa de vino o a un whisky. Por lo tanto, me parece que sería mejor bajar el porcentaje a cero para evitar muchos problemas. En los países donde existen estos controles, esta establecido 0% o se permite una cantidad de consumo que permite saber técnicamente, con un margen de error muy pequeño, cuánto es lo que se puede tomar. El hecho de que si se toma no se debe manejar está bien, pero a veces los accidentes suceden igual. Por ejemplo, dos hijos de amigos míos tomaron alcohol, se fueron a su casa en "remise", pero chocaron en la calle La Paz y se mataron los dos junto con el remisero. Por lo tanto, lo ideal es tratar de entender que vamos en camino de mejorar la situación.

Otro aspecto que quiero señalar tiene que ver con los límites de velocidad, que a mí entender en general están mal establecidos. Es una lucha difícil porque es muy difícil que un conductor vaya mirando los carteles que cambian cada ochenta o cien metros y, a la vez, atendiendo el tránsito. Pienso que no hay necesidad de establecer esos cambios tan seguidos. Yo considero que establecer una velocidad de 45 kilómetros por hora provoca choques y no propicia una circulación correcta, porque el enlentecimiento del tráfico con la cantidad de automóviles y motos que hay hace que se corran más riesgos.

Por otra parte, hay otro elemento que está relacionado con esto, que tiene que ver con el mal estado de las rutas y las calles. ¡Cuántas veces uno agarra un pozo y salta para un costado! ¿Hay responsabilidad del Estado o no la hay? Considero que no solo necesitamos adecuar de mejor manera las condiciones para los

conductores sino también el lugar por donde deben circular para lograr un mínimo de seguridad que muchas veces no existe.

Quiero insistir en algo aunque pierda la batalla, como dice el señor Subsecretario de la Presidencia. Me refiero a que el proyecto de ley está muy bien hecho para un contexto de carácter nacional, pero hay algunas cosas que no se pueden controlar con facilidad y estamos obligando a la gente a que esté permanentemente en infracción. Por ejemplo, no es posible lograr que en Fraile Muerto la gente que va en el asiento de atrás de un vehículo use cinturón de seguridad porque hay cinco automóviles circulando y ocho calles. El día que vaya la UNASEV lo va a sancionar porque no creo que el cuerpo inspectivo lo haga. Esto es legislar por la patología y hay cosas que van más allá y que la gente no va a cumplir. Quiero aclarar que no me refiero al casco porque ese tema está superado. En las pequeñas localidades se dan algunas situaciones como, por ejemplo, que a los automóviles más viejos se le queman las luces permanentemente por estar prendidas porque no están preparados para eso o que no se usa el cinturón de seguridad en el asiento trasero porque se circula solo seis u ocho cuadras y no se lo pone nadie. Podremos multar hasta aburrirnos o sacar el automóvil, pero no se va a poder cambiar algo que prácticamente es inapropiado. Por lo tanto, si se aplica un sistema estricto a los conductores, debemos ofrecer las condiciones apropiadas como calles en buen estado, adecuados límites de velocidad y controles.

Aquí se dijo con razón que lo que sucede en Europa no se puede extrapolar a nuestro país. En Europa las calles están impecables y pueden aplicar el sistema de puntos. Por ejemplo, en Alemania hay carreteras en las que se puede circular a 240 kilómetros por hora y aquí no. Entonces, no podemos limitarnos y entrar en el dilema de quién tiene la culpa, el que me para por exceso de velocidad o el cuenta kilómetros que puede tener un margen de error que no es controlado por el test. ¿Puede haber mecánicamente una diferencia de cinco, ocho o diez kilómetros o no?

En definitiva, hay que ajustar muchas cosas y equilibrarlas para aplicar normativas sancionatorias más fuertes con mayor respaldo.

SEÑOR CÁNEPA.- Me parece importante que el señor Diputado haga estos comentarios porque, generalmente, algunos de esos planteos son los que uno escucha de la gente; seguramente, el señor Presidente de la UNASEV pueda darle una explicación más racional.

Quiero dejar constancia de que comparto algunos de los criterios planteados y que discrepo con otros por este fundamento que voy a expresar, lo cual no significa que no sea muy válido el planteo.

Si ustedes vieron, nosotros tenemos una campaña de sensibilización con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El señor Ministro Pintado y quien habla lanzamos una campaña junto con la UNASEV vinculada con la sensibilización. Nosotros tenemos claro que las pautas culturales no cambian por una campaña, pero es necesaria para sensibilizar cada cierto tiempo la existencia de un tema. Por ejemplo, tenemos quinientos muertos por año por siniestros de tránsito, más todo lo que significa el resto de los damnificados que no llegan a la muerte y que sufren lesiones de por vida; también hay muchas pérdidas económicas. Entonces, hacer esta campaña es importante hasta para poner en la agenda el tema, de modo que la opinión pública lo tenga como un asunto central y de mayor preocupación de este Gobierno.

En esa campaña se habla del casco y del uso del cinturón de seguridad, y quiero ser muy claro. Quienes vivimos en el exterior sabemos que allí hay una pelea cultural permanente, y en uno de los "spots" se dice: "Mirá que vamos hasta la esquina, pero ponete el cinturón". No importa si vas a ir una cuadra, dos o media. Inclusive, en Montevideo, como hace mucho frío, hay gente que va dos cuadras en auto al almacén para hacer las compras. Y uno nunca sabe lo que va a suceder aunque vaya a 20 kilómetros por hora, como le sucedió lamentablemente a ese amigo del señor Diputado que tomó todas las previsiones pero que igualmente la fatalidad sucedió. Pero si tiene el cinturón, seguramente tenga más chances de sobrevivir; igual se puede matar con cinturón, pero las probabilidades son diferentes.

Por lo tanto, este es un tema muy cultural. Yo lo tengo muy incorporado porque vengo del exterior, donde todo es muy estricto. Aclaro que el concepto de la tolerancia cero no me gusta, pero es muy importante. Todo esto puede suceder aún en Fraile Muerto, yendo a 20 kilómetros por hora. Inclusive, ese señor, que manejó en Fraile Muerto todo el día o durante un mes, en algún momento va a agarrar la carretera para ir a algún lado. Y en la carretera no va a ir a 20 kilómetros por hora y va a necesitar el cinturón de seguridad. Usted estará de

acuerdo conmigo en que si no tiene la costumbre de ponerse el cinturón porque viaja solo cinco o seis cuadras, es muy difícil que después se lo ponga si va a manejar en una Ruta Nacional. Generalmente, la gente no hace ese distingo.

Por otra parte, estoy de acuerdo con que hay problemas -esa es la tarea de la UNASEV- que no son solamente del conductor o del vehículo, pero hay cosas que exceden a la UNASEV. Como ustedes saben, junto con el Congreso de Intendentes estamos terminando de armar un fideicomiso de garantía vinculado con el producido por la recaudación del Impuesto a la Concentración de Inmuebles Rurales. Se pretende generar un "shock" de mejora en la caminería rural profunda, que es responsabilidad departamental. De todas maneras, sabemos que no hay Intendencia que con su capacidad económica pueda responder al enorme deterioro que existe como fruto del enorme crecimiento; estos son los dolores del crecimiento. No hay deterioro solo por falta de inversión.

Para que tengan una idea, en 2004 no llegaban a salir del país 5:000.000 de toneladas de granos; este año vamos a terminar arriba de los 20:000.000, y es la misma cantidad de caminos y de carreteras. Entonces, hay una gran cantidad de viajes de camiones con granos, por no hablar de los forestal, de la lechería ni de todo lo que el señor Diputado conoce mejor que yo; todo ello implica una enorme tensión y presión sobre la caminería rural profunda. Estamos tratando de encaminar el tema a través de un fideicomiso de garantía, producto del Impuesto a la Concentración de Inmuebles Rurales.

Como ustedes saben, a partir del período pasado, se creó un fondo forestal destinado a caminos forestales y caminos rurales, que globalmente implica US$ 25:000.000. Ahora hablamos de un fideicomiso de garantía que va a implicar US$ 450:000.000 durante tres años, a razón de US$ 150:000.000 anuales; lo comento para cuantificar el impacto que eso va a causar. De todos modos, eso tendrá un límite. Uno no puede poner US$ 500:000.000 para solucionar este problema porque no hay capacidad operativa en el Uruguay para ejecutar todo ese dinero en caminería rural; no hay empresas ni capacidad de gente suficiente para ejecutar ese monto de dinero. Por lo tanto, no es solo una realidad de cuánto se destina, sino que tiene que haber cierta previsión y planificación.

Con respecto a las rutas nacionales, estamos trabajando en algo que se anunció en 2010 y que es muy complejo técnicamente. Junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y con distintos técnicos estamos planificando lo que vulgarmente se llama "el que rompe, paga", algo que no es nuevo. Los fondos para este tipo de emprendimientos nacieron hace más de sesenta años en Nueva Zelandia, en Japón o Estados Unidos de América; en Europa hay muchísimos.

SEÑOR SARAVIA.- Eso lo inventó Israel.

SEÑOR CÁNEPA.- Entonces, corrijo la versión que tengo. De todos modos, estamos de acuerdo con que no es un tema nuevo. Cuando hay crecimiento en la producción -generalmente en países pequeños- y hay distancias cortas para el traslado de la mercadería, ello genera un ida y vuelta permanente y hay que buscar este tipo de soluciones.

Como bien dice el señor Diputado, bajar la posibilidad de accidentes de tránsito no solo se logra con la mejora de la infraestructura física. Pero este tema trasciende la tarea de la UNASEV y de la Presidencia de la República. De todas formas, creo que con la UNASEV se ha avanzado enormemente.

El señor Diputado Saravia está muy bien informado -muchos señores Intendentes lo sabían pero no lo aplicaban- y sabe que la Suprema Corte de Justicia saldó esta discusión. La ley de tránsito tuvo varias acciones de inconstitucionalidad por parte de algunos señores Intendentes porque entendían que violaba la autonomía departamental. La Suprema Corte de Justicia fijó un criterio muy importante; inclusive, en el tema de las patentes ya adelantó que tampoco la considera inconstitucional. Es muy claro que este tipo de leyes avanzan. Como usted sabe, en el Derecho hay que tener claro el contexto y el espíritu cuando hay un acuerdo político con los diecinueve Intendentes. Todos estamos de acuerdo con lo que dijo el doctor Barrios, porque es lo más importante en este momento: a problemas comunes, demos soluciones nacionales con apoyo y con decisión de los señores Intendentes. Acá no hay ninguna imposición ni ninguna intervención; existe una propuesta que esperamos que tenga alcance nacional. Muy diferente es cuando los que resuelven son los señores legisladores; por algo, este no es un país federal. Puedo entender que alguno pueda tener su corazón vinculado con el tema federal; pero aquí lo que se resuelva en el Parlamento como ley nacional se aplica en

todo el territorio de la República. Si la Suprema Corte de Justicia entiende que esa ley es de aplicación de orden público, no hay discusión posible en la aplicación de la norma.

Creo que el camino que sigue la UNASEV -tanto con su señor Presidente, como con el señor Inthamoussu, con la señora Alejandra Forlán y con la señora Blanca Repetto- se basa en trabajar para brindar las condiciones para que se pueda cumplir con la norma; hay que generar convencimiento. Uno puede ir un día a Fraile Muerto e imponer la norma, pero si no hay un convencimiento, no se puede hacer. Usted podrá decirme que nunca lo vamos a lograr y quizás tenga razón. Yo aspiro a que podamos solucionar esto porque los cambios culturales llevan su tiempo. Se trata de acumular políticas que tengan continuidad y constancia en el tiempo. Lo peor que podemos hacer es cambiar la política, que son acuerdos de todos, y que, por lo tanto, merecen un tratamiento de Estado, como muy bien decía el señor Presidente de la UNASEV y que yo comparto. Puedo asegurar que en estos temas, más allá de los detalles, si hay acuerdo de todos los Intendentes, eso refleja el acuerdo de todos nosotros en los objetivos comunes.

SEÑOR BARRIOS.- Está bueno este intercambio de ideas porque nos hace crecer; creo que todos crecemos: nosotros, ustedes, todos. Como decíamos, uno muchas veces plantea algo que le parece pero, en realidad, no es así.

El año pasado hubo 28.000 heridos; el 90% de ellos se lesionaron en las ciudades grandes o pequeñas de nuestros departamentos en todo el país. El 10% de esos 28.000 heridos se lesionaron en las rutas nacionales. La mitad de los fallecidos se dio en las rutas y la otra mitad en esas ciudades grandes y pequeñas.

Una cosa es la norma que trata de proteger la vida -todos tenemos que estar de acuerdo en eso- y otra cosa son las dificultades operativas que tenemos en un país que hizo un tratamiento tan mal orientado en lo referente al tránsito en estos últimos treinta años. Es obvio, y eso lo compartimos con los Intendentes, que hay dificultades e inclusive ingredientes particulares en cada una de las localidades. Nosotros recorremos todo el país y lo conocemos muy bien. Ayer fuimos a Soriano y ya conocíamos la realidad; no somos extraterrestres o montevideanos exclusivos -tampoco somos de Montevideo-; conocemos la realidad del interior y de los pequeños pueblos.

Voy a poner un solo ejemplo de la importancia del casco. Antes del año 2006, los trabajadores gravemente lesionados que ingresaban al CTI por el Banco de Seguros del Estado provenían de la construcción y eran trabajadores rurales; más de la mitad era del interior del país. A partir de ese año, el transporte pasa a ser la causa de las lesiones graves en los trabajadores. Dentro del transporte, están los motociclistas, y un porcentaje no menor de motociclistas son peones rurales, que sustituyeron el caballo por la moto. La diferencia está -me la contaron los mismos trabajadores- en que si el peón rural a caballo se cae, golpea su cabeza contra una piedra y queda tirado en el campo, el caballo vuelve, y es el que avisa. Entonces, la gente sale a buscar al paisano, a ver qué le pasó. Con la moto, eso no pasa, y muchísimos trabajadores rurales han caído de su moto y han quedado horas tirados allí. Esto implica un cambio de conducta. Nadie está diciendo que hay que salir a poner inspectores en los campos.

Esta es una enfermedad contagiosa. Se contagian las buenas prácticas, y se contagian las malas. Si en una ciudad hay picadas y no se controlan, eso llevará a más picadas, más caos, más desorden, mayor cantidad de lesionados. Si, por el contrario, se hace el esfuerzo de incorporar estas normas de tránsito, pese a que sabemos que es difícil, las buenas prácticas también se van a contagiar. El mejor ejemplo es Montevideo. Montevideo no está plagado de inspectores de tránsito, y el porcentaje de utilización del cinturón es del 80%. Entonces, acá hay un cambio cultural generado a partir de 1993, cuando el Intendente de la época, Tabaré Vázquez -a eso voy a que no se pierden votos-, hace obligatorio el uso del cinturón, del casco, y crea otras normas. Ese es el mejor ejemplo de que las cosas suceden para bien, y nos amparamos en los resultados. El año pasado, en Montevideo, el 53% de los fallecidos fueron motociclistas; el 36%, peatones embestidos y menos del 15%, ocupantes de vehículos automotores. O sea que acá se está dando el fenómeno de reducción de la mortalidad en los autos, y ese es un elemento que está directamente vinculado a dos factores: la velocidad y el uso del cinturón de seguridad cuando la colisión se produce.

Entonces, más allá del ingrediente de cada departamento -que muchas veces conversamos en muchas localidades-, la cuestión es generar el contagio de una buena práctica en ciudades grandes o pequeñas, porque de otra manera ocurre lo que comentamos ayer al Intendente de Soriano y en la Junta Departamental. Soriano es un ejemplo por la negativa para ciudades muy cercanas, por ejemplo Fray Bentos. Hemos estado muchas

veces en Fray Bentos, y los gurises que tienen moto -todos usan casco- nos plantean que en Mercedes llevan los cascos en el codo o en el manillar. Eso genera un discurso diferente y de hecho no nos permite avanzar.

Creo que, independientemente de las dificultades, todos tenemos que apuntar en ese sentido. Hay muchos aspectos mencionados que están contemplados. Algunos, como decía el Prosecretario de la Presidencia, escapan a la función que nosotros tenemos, pero igualmente los planteamos. De hecho, también forman parte de la estrategia que venimos desarrollando en forma conjunta y, en ese sentido, vamos a avanzar desde las ciudades más grandes a los pueblos más remotos. Cuando uno va a un pueblo, como por ejemplo Río Branco, encuentra que los motociclistas andan todos con casco, y ve que es posible. Río Branco no está las veinticuatro horas controlada y vigilada por agentes de tránsito; hay un accionar de todas las instituciones en pro de la seguridad de la gente. Creo que ese es un buen discurso, y apelamos a que se incorporen todos a él.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Con respecto a la consulta sobre la inspección técnica vehicular, quiero apuntar que no es Montevideo la única ciudad donde se aplica. En las rutas hace muchos años que está el SUCTA, con sus límites, ya que inspecciona solamente a vehículos de carga y de transporte de pasajeros. Esta política ha tenido singular éxito, por eso la queremos llevar a todo el país.

También quiero señalar algo histórico. A nivel del SUCIVE, por primera vez en el país -aunque parezca mentira, un país tan chico que no es federal, como decía el Prosecretario-, vamos a contar con un registro único de vehículos, que es importantísimo. No podemos avanzar en seguridad vial si no conocemos los vehículos que están circulando en el país. Y hoy no los conocemos. Recorremos el país y vemos en cualquier departamento vehículos con chapas negras de Montevideo, para poner un ejemplo. Creo que estas son dos cosas importantes a señalar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nadie quiere hacer uso de la palabra sobre este tema, podemos proseguir con el segundo punto de la convocatoria.

SEÑOR CÁNEPA.- El proyecto de ley que ustedes tienen a estudio, en cumplimiento de lo que establece el artículo 54 de la Ley Nº 18.191 -la famosa ley de tránsito-, dice: "La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones". Este es un proyecto muy completo que establece todo lo que tiene que ver con los distintos tipos de infracciones y su valor único a nivel nacional en unidades reajustables.

Debido al contexto político en que lo estamos tratando, y si bien ahora el proyecto se encuentra en esta Casa a decisión de los señores legisladores, en nombre de la Presidencia solicitamos que no sea tratado hasta el momento en que lleguemos a un acuerdo con el Congreso de Intendentes con respecto a los valores de esta unificación. Voy a fundamentar esto. El Gobierno envió este proyecto cuando había algunos acuerdos a nivel técnico, pero es obvio -y quiero dejar esa constancia bien clara- que los acuerdos deben realizarse también a nivel político. Si bien se trata de aspectos técnicos, esto implica una cantidad de consecuencias a nivel político y algunos Intendentes entienden -nosotros lo compartimos y hemos hablado con ellos- que es necesario un diálogo más profundo porque también tienen impacto en algunos valores que son muy diferentes a los que hoy algunas Intendencias cobran

Los señores Inthamoussu y Barrios han logrado algo muy importante. Hoy ya existe un acuerdo en diez valores de faltas de tránsito grandes. Hay diez faltas de tránsito grandes a las que los Directores de Tránsito de todo el país, en acuerdo con la UNASEV, han dado el mismo valor; ese es un avance muy importante, es un acuerdo que se ha cumplido y se sigue cumpliendo. Este proyecto tiene un nivel de detalle pero al haberlo enviado al Parlamento, en cumplimiento de la obligación que tenía el Poder Ejecutivo, no ha cumplido con el proceso político que nosotros habíamos fijado. No creemos que sea conveniente, desde el punto de vista del acuerdo político al que hemos llegado, no tener un diálogo con los Intendentes. Entonces, luego de propuesto en el Congreso de Intendentes, vendremos al Parlamento, a la Comisión correspondiente, a proponerles el acuerdo que logremos con respecto a este tema.

Con respecto a que exista un único valor nacional, hay algunos Intendentes que plantean, creo que con razón, que hay diferentes ingresos en los departamentos. Eso es fácilmente comprobable por la encuesta única de

hogares, que muestra los ingresos a nivel regional. Hay regiones que tienen niveles de ingreso superiores a otras por el tipo de desarrollo económico que tienen o por el tipo de actividad, lo que no tiene nada que ver con los niveles de pobreza, ya que puede haber menos pobreza y menos desarrollo y más pobreza y más desarrollo. Estas contradicciones se pueden dar permanentemente, porque son dialécticas, en la generación de inequidad. Pero, concretamente, por las razones políticas que he expresado, vamos a solicitar a la Comisión -lo conversamos con el Presidente del Congreso de Intendentes y con los demás miembros de la mesa- que no se trate este proyecto de ley hasta que contemos con una propuesta acordada con los Intendentes. Luego de eso, como corresponde, los señores Legisladores definirán el camino o el acuerdo a tener en cuenta en este proyecto de ley.

Reitero, porque es importante, que son ustedes, los legisladores los que deberán tomar la decisión.

SEÑOR NIFFOURI BLANCO.- Creo que es pertinente lo que manifiesta el señor Prosecretario. En ocasiones, uno lee un proyecto y, sin duda, no le cabe otra posibilidad que estar de acuerdo con que se lleve adelante, pero a veces el problema que surge es la aplicabilidad de la iniciativa, que es lo que lleva a que fallen algunos aspectos.

Un ejemplo de ello es la patente única. En realidad, si se le preguntara a los noventa y nueve Diputados si están a favor de la patente única, seguramente, dirán que sí, aunque el proyecto no fue aprobado por unanimidad; yo fui uno de los que votó en contra.

En ese sentido, creo que no es bueno cerrar la instancia con el Congreso de Intendentes, porque los Intendentes miran mucho la parte municipal, aunque nosotros consideramos que la independencia de las Intendencias es fundamental. También cabe destacar que los Intendentes, en muchos casos, son electos por cinco años, como nosotros. Sin embargo, los legisladores podemos mirar más allá de la gestión de un Intendente, de esos cinco años, y podemos analizar cómo quedará el departamento por el que hemos sido electos. Claramente, me estoy refiriendo a la patente única; como dije, creo que todos estamos de acuerdo, pero no compartimos su forma de aplicación. Una de las razones tiene que ver con los precios y otra con el régimen sancionatorio implementado para los Intendentes que no cumplan con ella, ya que ello afecta la independencia municipal; me estoy refiriendo a lo que establece el artículo 214 de la Constitución de la República.

Sin duda, todos estamos de acuerdo con sancionar las infracciones de tránsito y con unificar los precios, pero hay que analizar su aplicabilidad. Debemos tener en cuenta cómo se realizará ese cobro a fin de que sea destinado a la Intendencia correspondiente. No debemos olvidar que para las Intendencias es muy importante recibir este tipo de ingresos, por ello es fundamental resolver la forma de aplicación. También es importante saber si habrá sanciones para quienes no cumplen la norma, tal como se dispuso en la ley de patente única, ya que las Intendencias tuvieron restricciones de los fondos municipales.

Por tanto, aprovechando que se encuentra presente el Prosecretario de la Presidencia de la República, que es una de las personas que llevó adelante el tema, quiero plantear mi discrepancia con la patente única. Nosotros no vemos conveniente que se exonere del pago de la patente a vehículos viejos, considerando que estamos analizando la seguridad vial. Inclusive, se ha puesto un impuesto a los vehículos de alta gama -lo que puede ser una decisión política-, pero no podemos obviar que son los que cuentan con mayor seguridad. También cabe agregar que los vehículos de baja cilindrada han quedado exonerados de determinados impuestos, y creo que se debería establecer que los vehículos más baratos deberían tener un mínimo de seguridad.

Hice un collage con los diferentes temas, pero creo que en este ida y vuelta es bueno plantear las distintas inquietudes y decir lo que uno piensa con respecto de estos temas.

SEÑOR SARAVIA.- Aprovechando lo que dijo el señor Diputado Niffouri Blanco, quiero referirme a dos cosas que no me quedaron claras.

Una de ellas es que en todo este contexto -lo vi en el proyecto- hay un elemento a tener en cuenta, que son los peatones. Sin duda, no hay manera de controlarlos y muchas veces son los grandes causantes de los siniestros por caminar distraídos o cruzar la calle impetuosamente. Si bien en el proyecto hay dos o tres indicaciones, no se establece ninguna sanción si el peatón no cumple con lo que se establece, ya que si baja a la calle

mirando para otro lado, nadie lo va a multar, a pedirle el documento ni sacarle puntos de la cédula de identidad.

Por otro lado, el señor Prosecretario se refirió a algo muy interesante, y es que la sanción que se produzca en cualquier lado va a estar en conocimiento de todos. Ahora bien, ¿cómo se prevé que quien es sancionado pueda reclamar en tiempo y forma? Hago esta pregunta porque este es uno de los problemas que se suscita muchas veces.

SEÑOR CÁNEPA.- Yo tengo varios defectos, y el debate me gusta más que el dulce de leche; por lo tanto, me siento tentado a reeditar un debate que ya se dio en esta Casa, y a nivel público, respecto a la ley de patente única. Sin duda, no está en mi ánimo hacerlo, pero quisiera dejar algunas constancias, teniendo en cuenta que el señor Diputado realizó algunas aseveraciones que, en mi opinión, no se ciñen al proyecto y a lo que se ha dado en la realidad. Como ustedes saben, señores Legisladores, en esta Casa se dice que el que calla, otorga, aunque no necesariamente es así.

De todos modos, quiero hacer algunas puntualizaciones.

En primer lugar, si hay un ejemplo de éxito con respecto a una implementación, es el de la patente única, porque se votó el 27 de diciembre de 2011, se promulgó el 29 de diciembre y el 1º de enero de 2012 estaba funcionando en todo el país. No olvidemos que se llegó a un acuerdo político el 15 de diciembre y que se tuvo que implementar un montón de detalles, así como cambios en el proyecto que estaba en el Parlamento. Como dije, se aprobó el 27 de diciembre y el 1º de enero estaba funcionando.

Más adelante voy a explicar por qué se va a lograr lo planteado por el señor Diputado Saravia, pero ahora quiero decir que fue muy complejo armar algo que en Uruguay no existía y lograr un acuerdo político.

Como ustedes saben -esto ya lo dije en su momento en la Comisión-, en las diecinueve Intendencias había una gran disparidad en cuanto al avance tecnológico y a la capacidad de registración y de control. Por tanto, hubo que ordenar la base de datos de todas las Intendencias, lo que llevó seis meses. Lo que se logró -por eso los diecinueve Intendentes estuvieron de acuerdo- constituyó un gran avance porque, por primera vez en la historia del país, los Intendentes y las Intendencias dieron los datos de cuántos autos tenían empadronados y cuánto cobraban de patente. En realidad, ningún Intendente sabía cuánto cobraba de patente otro Intendente. Si bien los valores de la patente deben ser sancionados por las Juntas Departamentales, durante treinta años, diecisiete de las diecinueve Intendencias del país le dieron al Intendente esta facultad. Entonces, esos Intendentes fijaban el valor de la patente de los vehículos. Por esa razón, autos de la misma marca, modelo y año pagaban hasta cinco valores diferentes en la misma Intendencia, porque dependía del día en que sus dueños habían ido a realizar el empadronamiento y de la plata que faltara en la caja. Que quede claro que no estoy acusando a ningún Intendente, pero esa era la realidad que se vivía en Uruguay, lo cual creaba una gran distorsión. Y esto generó una gran pérdida en el sistema global, porque el 30% de los contribuyentes no pagaba.

Entonces, de acuerdo al último informe realizado por los Intendentes de todos los partidos -que se ha hecho público-, puedo decir que el sistema ha funcionado muy bien, porque todo lo que se planificó funcionó de una forma excelente y mejor, ya que se recaudó mucho más de lo esperado, porque la gente respondió. A veces, el cambio cultural se da rápidamente, como pasó con el cigarrillo y con la patente; la gente pagó la patente mucho más que antes. También cabe destacar que los valores no subieron tanto; de hecho, el 87% de los valores de las patentes a nivel nacional bajaron, y ese es un dato objetivo. En algunos departamentos, el valor subió poco y en otros, bajó mucho; pero en todo el país los valores bajaron, reitero, un 87%.

También quiero aportar otro dato objetivo con respecto a lo que estableció la ley para aclarar las cosas, no para crear un debate. Antes quiero decir que el SUCIVE es un sistema relativo a un compromiso de gestión -como existen desde 2005-, y está avalado por la Suprema Corte de Justicia, por lo que el Gobierno puede dar las partidas como compromiso de gestión; esto es constitucional y legal, y no hay ningún condicionamiento. Las Intendencias firmaron un fideicomiso libremente; el que no quería, no lo firmaba y quedaba afuera. Entonces, tiene que cumplir con lo firmado en ese contrato, no en la ley. Por lo tanto, no hay una obligación legal ni una imposición del Parlamento ni del Poder Ejecutivo. El diseño está hecho de tal manera que no afecta la autonomía porque libremente la Intendencia vota -y las Juntas Departamentales de todo el país

votaron a favor- la firma de un fideicomiso cuyo contrato es el que establece las condiciones de cumplimiento.

Entonces, si bien entiendo las razones de las expresiones del señor Diputado, no quiere decir que las comparta. Quiero dejar constancia de que no hubo condicionamiento alguno porque fue solicitud del Congreso de Intendentes establecer este sistema para generar seguridad en esto.

Con respecto a lo que señaló el señor Diputado, debo decir que fue el gran avance de la ley de patente única.

Vale la pena ir a ver el sistema y la base de datos. Es un lugar donde se centralizan muchos datos y se está trabajando permanentemente.

¿Cómo funciona hoy? La recaudación la cobra el fideicomiso y, después, se la da a la Intendencia, sin cobrar un peso, porque es el Gobierno nacional el que está pagando la administración. Fue mucho el cuidado que tuvimos, para que nadie pensara siquiera que podíamos estar subvencionando a quienes perdieron. El cálculo es que en dos años ya no pierde nadie; el sistema es tan virtuoso que estaba previsto un subsidio por cinco años, pero hoy todas las proyecciones indican que pagamos este año y el próximo, y en el 2014 ya están todas muy por encima de lo que recaudaban antes, y eso va en aumento. Por eso es una convergencia de políticas. ¿Por qué podemos lograr el permiso único de conducir? Porque hoy tenemos los datos y la capacidad tecnológica para unirlos. Y vamos a tener un registro único de vehículos.

¿Cuál es el sistema? Estamos elaborando una reglamentación común en acuerdo con los Intendentes. ¿Cuál era el peligro? En Uruguay hay una muy baja prevalencia de multas. ¿Qué pasaba hasta ahora? Algunas Intendencias tenían convenios, la mayoría con la de Montevideo, donde había más de un 40% de autos. Por ejemplo, yo iba a Trinidad con mi auto -SBK 7389-, pasaba por arriba de la vereda, me ponía la multa un inspector de allí. Si había convenio, se lo comunicaba a la Intendencia correspondiente, en este caso, la de Montevideo, esta me lo cobraba y después le mandaba la plata a la Intendencia de Flores. Muy poco práctico y muy difícil de que se cumpliera. La gran mayoría de los inspectores estaban desalentados con eso porque se tardaba meses, a veces no se lograba, no era importante y, además, requería determinado tipo de pruebas que las Intendencias no tenían.

¿Cómo va a funcionar ahora? Uno circula con su respectiva chapa por otro departamento, donde el inspector municipal le pone una multa: saca la foto, si la persona está en el auto, le deja la constancia -si no, no-, y luego se lo comunica al Director de Tránsito, quien hace una declaración jurada de esa multa y la envía al SUCIVE. Este recibe esa información y la multa se pagará con la siguiente factura de la patente, incluyendo el detalle. Si uno no sabe a por qué le pusieron la multa, se dirige al SUCIVE, quien se comunica con el Director de Tránsito de Flores y le envía las pruebas escaneadas vía electrónica. Si la persona quiere reclamar, deberá hacerlo ante la Intendencia que le puso la multa. ¿Por qué declaración jurada? Porque testimonio falso por declaración jurada de un funcionario público es causal de destitución. Si fuera el Intendente el que firmara, lo único que se puede hacer en caso de que falsifique un documento. En este caso se trata de un funcionario de la Intendencia. Por lo tanto, genera el reaseguro de que para cobrar cada multa tenemos en el SUCIVE una declaración jurada del Director de Tránsito que dice: "Esta multa sí existió". Si se demuestra que fue mal puesta, se pagará, pero si hay una falsificación y se comprueba, hay una responsabilidad directa y objetiva que será la cabeza de ese Director de Tránsito, que será pasible de ser destituido. Ustedes saben que documentación de documento público o falsificación ideológica es causal no solo de sumario, sino que puede ser de destitución de un funcionario público.

En Brasil funciona hace muchos años de esta manera en algunos Estados y marcha muy bien, porque ha bajado mucho los manejos espurios de las multas. Además, es un ingreso importante porque se calcula que a partir fin de año, cuando esté terminado el sistema, se recaudarán cientos de miles de dólares.

Por supuesto que cuando esto empiece a funcionar, seguramente, en la práctica aparecerán los problemas que no se pueden prever y se seguirá corrigiendo, porque una de las garantías que tiene el sistema es que es flexible. Hay que recordar que los que dirigen el fideicomiso son el Congreso de Intendentes, la OPP y el Ministerio de Economía y Finanzas. La Comisión que dirige el SUCIVE tiene cinco miembros del Congreso de Intendentes, uno de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y otro del Ministerio de Economía y Finanzas, y es la que está viendo permanentemente todos estos temas prácticos en diálogo constante con todos los Directores de Tránsito de las Intendencias y los Directores de Hacienda, viendo cómo acuerdan técnicamente estas soluciones.

Además, el Congreso de Intendentes es el único órgano institucional de la República que cuenta con una mayoría diferente a la del Gobierno. La mayoría del Congreso de Intendentes es del Partido Nacional, doce en diecinueve. Y nosotros hemos dispuesto por ley que estos temas se resuelven por mayoría; ni siquiera pusimos mayorías especiales aun siendo Gobierno, porque se apunta a fortalecer el lugar institucional más allá de a quiénes responden los titulares de los departamentos en términos partidarios. Esa fue la voluntad y la manifestación en los hechos de la buena fe del Presidente de dar a los Intendentes la trascendencia que tienen para la resolución de estos temas.

SEÑOR BARRIOS.- El señor Diputado Niffouri se refirió a los peatones. Así como las señales de tránsito se basan en la evidencia de la efectividad para determinar que son adecuadas para evitar la siniestralidad o las multas en ser adecuadas para cambiar conductas en el tránsito, con respecto a los peatones sucede lo mismo. Eso quiere decir que las estrategias hacia los peatones están incluidas dentro de esto, pero eso tiene una marcha muchísimo más lenta en cuanto a cambios de conducta, tanto de parte de los propios peatones -todo tiene que ver con la parte educativa y el avance que se produzca en otras áreas de la siniestralidad vial-, como de las instituciones. En los distintos departamentos tenemos inspectores de tránsito; yo pregunto: ¿son inspectores de tránsito vehicular?, ¿son inspectores de tránsito vehicular y peatonal? o ¿son inspectores de tránsito que abarcan todo?

Estoy convencido de que vamos a llegar, como sucede en otros lugares, a que los agentes de tránsito jueguen un rol en el control y en la recomendación de buenas prácticas a la población: cruzar en las esquinas, con la luz verde. Seguramente, en base a esa estrategia, disminuirá la cantidad de peatones que se involucren en siniestros de tránsito, pero son procesos que han sido y son mucho más lentos y que dependen en gran medida de lo que se haga en materia de seguridad vial en los otros componentes de la siniestralidad, pero están presentes también.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero felicitar al Prosecretario de la Presidencia y a las autoridades de la UNASEV por el eficiente trabajo que están llevando a cabo, el que se enmarca en una estrategia de desarrollo muy importante. La Comisión considerará la solicitud del señor Prosecretario.

Creemos que es importante que esto se masifique, porque el trabajo que están haciendo con el Congreso de Intendentes es fundamental. Sería muy bueno que se abriera una nueva era de relacionamiento entre el Congreso de Intendentes, la Presidencia de la República y el sistema político.

Muchas gracias por vuestra presencia.

(Se retira de Sala el señor Prosecretario de la Presidencia de la República y los integrantes de la Unidad Nacional de Seguridad Vial)

—— Tenemos que dar entrada al siguiente proyecto de ley: "Llamados a Licitación de Obras Nacionales o Binacionales o por Convenios Nacionales e Internacionales en Aguas Jurisdiccionales y Territoriales de la República".

En la sesión de mañana miércoles recibiremos a las autoridades del Centro de Navegación y de la Intergremial Marítima, quienes expresarán sus opiniones sobre el proyecto de ley presentado por el señor Diputado Pozzi, entre otros.

Por otra parte, la Unión Ferroviaria nos ha solicitado una entrevista. Tendremos que coordinarla para el mes que viene.

El señor Diputado Pozzi propuso realizar una sesión extraordinaria para tratar las modificaciones a la Ley Nº 18.191.

SEÑOR POZZI.- He presentado un proyecto de ley con modificaciones a la Ley Nº 18.191. Mañana recibimos a una delegación que nos viene a hablar del asunto. Inclusive, tenemos pensado hacer un agregado al proyecto.

Es posible que en el mes de julio no esté en el país, por lo que de pronto sería bueno hacer una reunión extraordinaria para resolverlo antes. De cualquier manera, la Comisión puede considerarlo en julio sin mi presencia.

La solución que estamos analizando creemos que será la adecuada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros pensamos que es importante recibir al Centro de Navegación, CENAVE, a la Intergremial Marítima, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la ANP y a la Dirección Nacional de Hidrografía. El señor Diputado Pozzi solicita invitar también a la Prefectura Nacional Naval.

SEÑOR POZZI.- No pretendo complicar a los compañeros. Esto no tiene una urgencia extrema. Las cosas están caminando bien, el lío que se planteó está solucionado, la gente está trabajando y se está dragando. Por eso creo que, en definitiva, se podría considerar en julio. El problema que había, ya está resuelto y con tranquilidad para las partes. En la sesión de mañana resolveremos si nos reunimos de manera extraordinaria o no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda por resolver lo planteado por el señor Prosecretario de la Presidencia. Sin duda, hay que estudiarlo, y quizás se pueda considerar el mes que viene.

SEÑOR POZZI.- Ya que hay un planteo de estas características de parte del Prosecretario, quien mencionó que la Presidencia de la República está detrás de esto y que hay un problema técnico sobre el que están trabajando todas las partes, solicitamos a la oposición que se nos de un tiempo para procesar ese trabajo técnico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay acuerdo.

Se levanta la reunión.